

File 351:Derwent WPI 1963-2001/UD,UM &UP=200227

(c) 2002 Thomson Derwent

\*File 351: Please see HELP NEWS 351 for details about U.S. provisional applications.

2/5/1

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI

(c) 2002 Thomson Derwent. All rts. reserv.

011001894 \*\*Image available\*\*

WPI Acc No: 1996-498843/199650

XRPX Acc No: N96-420780

Knee restraining unit for motor vehicle - has baseplate connected to contour of lower part of dashboard with opening for connection to gas source located in dash

Patent Assignee: TRW OCCUPANT RESTRAINT SYSTEMS GMBH (THOP )

Inventor: SCHROETER R; SPECHT M

Number of Countries: 021 Number of Patents: 009

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
DE 29611869	U1	19961107	DE 96U2011869	U	19960708	199650 B
EP 818360	A1	19980114	EP 97111533	A	19970708	199807
ES 2112232	T1	19980401	EP 97111533	A	19970708	199819
JP 10059103	A	19980303	JP 97180869	A	19970707	199819
US 5816613	A	19981006	US 97887816	A	19970703	199847
KR 98008855	A	19980430	KR 9730748	A	19970703	199914
EP 818360	B1	20010418	EP 97111533	A	19970708	200123
DE 59703384	G	20010523	DE 503384	A	19970708	200130
			EP 97111533	A	19970708	
ES 2112232	T3	20010816	EP 97111533	A	19970708	200156

Priority Applications (No Type Date): DE 96U2011869 U 19960708

Patent Details:

Patent No Kind Lan Pg Main IPC Filing Notes

DE 29611869 U1 11 B60R-021/02

EP 818360 A1 G 8 B60R-021/20

Designated States (Regional): AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE

ES 2112232 T1 B60R-021/20 Based on patent EP 818360

JP 10059103 A 5 B60R-021/045

US 5816613 A B60R-021/04

KR 98008855 A B60R-021/16

EP 818360 B1 G B60R-021/20

Designated States (Regional): DE ES FR GB IT

DE 59703384 G B60R-021/20 Based on patent EP 818360

ES 2112232 T3 B60R-021/20 Based on patent EP 818360

Abstract (Basic): DE 29611869 U

The unit has a baseplate (18) connected to the contour of the lower part of the dashboard and has at least one opening for connection to a gas source (20) located in the dash.

An air bag (24) made of flexible material is folded in the non-operating position between the baseplate and the knee catch plate.

The airbag wall is connected along a first closed edge (30) to the baseplate, and along a second closed edge (32) to the knee catch plate (22).

ADVANTAGE - The unit, if required, can be fitted to the existing structures of dashboards.

Dwg.2/3

Title Terms: KNEE; RESTRAIN; UNIT; MOTOR; VEHICLE; BASEPLATE; CONNECT; CONTOUR; LOWER; PART; DASHBOARD; OPEN; CONNECT; GAS; SOURCE; LOCATE; DASH

Derwent Class: Q17

International Patent Class (Main): B60R-021/02; B60R-021/04; B60R-021/045;

B60R-021/16; B60R-021/20

International Patent Class (Additional): B60R-021/22

File Segment: EngPI

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

**EP 0 818 360 A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
14.01.1998 Patentblatt 1998/03

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60R 21/20**

(21) Anmeldenummer: 97111533.2

(22) Anmeldetag: 08.07.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE

(30) Priorität: 08.07.1996 DE 29611869 U

(71) Anmelder:  
TRW Occupant Restraint Systems GmbH  
73551 Alfdorf (DE)

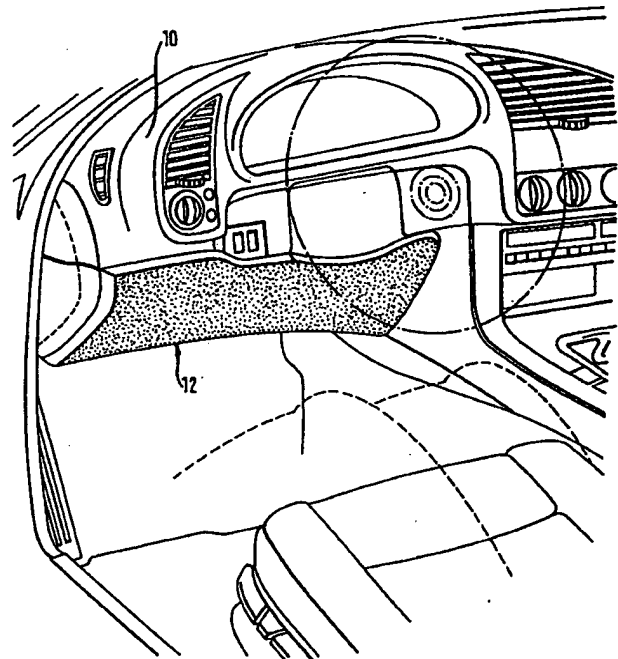
(72) Erfinder:  
• Specht, Martin  
82340 Feldafing (DE)  
• Schröter, Rainer  
85293 Reichertshausen (DE)

(74) Vertreter:  
Degwert, Hartmut, Dipl.-Phys.  
Prinz & Partner  
Manzingerweg 7  
81241 München (DE)

### (54) Knie-Rückhalteeinrichtung für Fahrzeuge

(57) Eine Knie-Rückhalteeinrichtung (12) für Fahrzeuge, mit einer Kniefängerplatte (22), die in Richtung der Knie eines Fahrzeuginsassen bewegbar ist. Die Knie-Rückhalteeinrichtung (12) hat eine an die Kontur des unteren Teils eines Armaturenrägers (10) ansetzbare Grundplatte (18) mit wenigstens einer Öffnung zur Verbindung mit einer im Armaturenräger (10) angeordneten Gasquelle (20). Außerdem hat die Knie-Rückhalteeinheit (12) eine im Ruhezustand zwischen der Grundplatte (18) und der Kniefängerplatte (22) gefaltete Wandung (24) aus flexiblem Material, die entlang einem ersten geschlossenen Rand (30) mit der Grundplatte (18) und entlang einem zweiten geschlossenen Rand (32) mit der Kniefängerplatte (22) verbunden ist.

FIG. 1



EP 0 818 360 A1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Knie-Rückhalteeinrichtung für Fahrzeuge, mit einer Kniefängerplatte, die in Richtung der Knie eines Fahrzeuginsassen bewegbar ist.

Die durch ein aufblasbares Gaskissen in einem Fahrzeug erreichbare Rückhaltewirkung bei einem Fahrzeugaufprall ist unzureichend, wenn nicht der Körper des Fahrzeuginsassen zusätzlich durch einen angelegten Sicherheitsgurt oder durch ein Kniepolster zurückgehalten wird. Da durch starr im Fahrzeug eingebaute Kniepolster die Bewegungsfreiheit eingeschränkt wird, wurden bewegliche Kniepolster entwickelt, die bei einem Frontalaufprall des Fahrzeugs durch einen plötzlich aufgeblasenen Gassack in Richtung der Knie des Fahrzeuginsassen verlagert werden. Eine Knie-Rückhalteeinrichtung dieser Art ist beispielsweise in der DE 39 08 713 A1 beschrieben. Bei einer weiteren, aus der EP 0 684 164 A1 beschriebenen Knie-Rückhalteeinrichtung wird eine in den unteren Teil des Armaturenrägers lösbar eingesetzte Kniefängerplatte, die über flexible Wandungsteile an eine starr innerhalb des Armaturenrägers angeordnete Konsole angeschlossen ist, durch die von einem Gasgenerator erzeugten Druckgase, die in die von der flexiblen Wandung umschlossene Kammer eingeleitet werden, gegen die Knie des Fahrzeuginsassen getrieben.

Derartige Knie-Rückhalteeinrichtungen sind in die Konstruktion des Armaturenrägers integriert und können nicht optional vorgesehen werden.

Durch die Erfindung wird eine Knie-Rückhalteeinrichtung für Fahrzeuge geschaffen, die bei Bedarf auf vorhandene Konstruktionen von Armaturenrägern aufgesetzt werden kann. Durch eine solche Knie-Rückhalteeinrichtung können Fahrzeuge, die für Länder mit Gurtanlegepflicht entworfen wurden und daher keine Knie-Rückhalteeinrichtung benötigen, für Länder ohne Gurtanlegepflicht (USA) mit einer optimalwirksamen Knie-Rückhalteeinrichtung ausgestattet werden. Gemäß der Erfindung enthält diese Knie-Rückhalteeinrichtung eine an die Kontur des unteren Teils eines Armaturenrägers ansetzbare Grundplatte mit wenigstens einer Öffnung zur Verbindung mit einer im Armaturenräger angeordneten Gasquelle sowie eine im Ruhezustand zwischen der Grundplatte und der Kniefängerplatte gefaltete Wandung aus flexiblem Material, die entlang einem ersten geschlossenen Rand mit der Grundplatte und entlang einem zweiten geschlossenen Rand mit der Kniefängerplatte verbunden ist. Die Grundplatte schmiegt sich an den unteren Bereich des bestehenden Armaturenrägers an und kann bedarfsweise auf diesen aufgesetzt werden. Im Ruhezustand haben Grundplatte, Kniefängerplatte und die dazwischen gefaltet angeordnete Wandung aus flexiblem Material eine geringe Bauhöhe, so daß die Bewegungsfreiheit im Knieaum kaum eingeschränkt wird.

Bei der bevorzugten Ausführungsform ist die Wan-

dung aus flexiblem Material durch einen Gassack gebildet, dessen Einblasöffnung durch die Öffnung in der Grundplatte an die Gasquelle angeschlossen ist. Zur Realisierung der Knie-Rückhalteeinrichtung kann somit auf bewährte Gassack-Technik zurückgegriffen werden. Die Anbindung des Gassacks an die Grundplatte einerseits und an die Kniefängerplatte andererseits ist unproblematisch, weil große Befestigungsflächen zur Verfügung stehen, über welche die auftretenden hohen Beanspruchungen gut verteilt werden.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der folgenden Beschreibung mehrerer Ausführungsformen und aus der Zeichnung, auf die Bezug genommen wird. In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine Perspektivansicht des vorderen Innenraums eines Fahrzeugs mit einer auf dem unteren Teil des Armaturenrägers aufgesetzten Knie-Rückhalteeinrichtung im Ruhezustand;

Fig. 2 eine perspektivische Schnittansicht des unteren Teils des Armaturenrägers mit der Knie-Rückhalteeinrichtung;

Fig. 3 eine Perspektivansicht entsprechend Fig. 1, jedoch bei aktivierter Knie-Rückhalteeinrichtung;

Fig. 4 eine Schnittansicht einer weiteren Ausführungsform der Knie-Rückhalteeinrichtung.

In Fig 1 ist im vorderen Innenraum eines Fahrzeugs ein Armaturenräger 10 zu erkennen, auf dessen unteren Teil die erfindungsgemäß ausgebildete Knie-Rückhalteeinrichtung 12 aufgesetzt ist. Die Figur zeigt anschaulich, wie sich diese Knie-Rückhalteeinrichtung 12 an die Kontur des Armaturenrägers anschmiegt. Sie ist insgesamt sehr flach ausgebildet, so daß der Knieaum für den Fahrzeuginsassen kaum eingeschränkt wird.

Fig. 2 zeigt den Aufbau der Knie-Rückhalteeinrichtung. Der Armaturenräger 10 ist innenseitig durch ein Verstärkungsblech 14 verstärkt, auf das eine Platte 16 aus geschäumtem Kunststoff aufgesetzt ist. Auf diese Platte 16 ist eine Grundplatte 18 in Form eines Extruderprofils aus Kunststoff angeschmiegt. Das Verstärkungsblech 14, die Platte 16 und die Grundplatte 18 sind mit übereinanderliegenden Öffnungen zum Anschluß an eine im Inneren des Armaturenrägers 10 angeordnete Gasquelle 20 in Form eines pyrotechnischen Gasgenerators versehen. Die Grundplatte 18 ist mit einem äußeren Umfangsrand 18b versehen, der einen unter spitzen Winkel nach vorn umgebogenen Randstreifen 18a aufweist. Auf diesen Randstreifen 18a ist eine Kniefängerplatte 22 aus geschäumtem Kunststoff aufgesetzt. Zwischen dieser Kniefängerplatte 22 und der Grundplatte 18 ist ein Gassack 24 gefaltet auf-

genommen. Dieser Gassack 24 ist mit einer Einblasöffnung versehen, die von Wandungsteilen berandet ist, welche durch die Öffnungen in der Grundplatte 18, der Platte 16 und dem Verstärkungsblech 14 hindurch bis an eine Anschlußstelle der Gasquelle 20 herangeführt sind.

Die Grundplatte 18 ist entlang ihrem Außenumfang mit einer Sollbruchlinie 26 versehen. Entlang dieser Sollbruchlinie 26 kann ihr Umfangsrand 18b mit dem Randstreifen 18a von dem übrigen Teil der Grundplatte 18 abgerissen werden.

Die Kniefängerplatte 22 ist ihrerseits entlang ihrem äußeren Umfangsrand mit einer Sollbruchlinie 28 versehen, entlang welcher sie von der Platte 16 abgerissen werden kann, wobei sie jedoch mit dem abgerissenen Randstreifen 18a der Grundplatte 18 verbunden bleibt.

Der Gassack 24 bildet eine flexible Wandung, die mit der Grundplatte 18 und der Kniefängerplatte 22 eine Kammer begrenzt, welche sich beim Einstromen von Druckgas aus der Gasquelle 20 ausdehnt. Entlang einem ersten geschlossenen Rand 30, der durch zwei übereinandergefaltete Lagen des Gassacks 24 gebildet ist, ist letzterer mittels einer Mehrfach-Naht an der Grundplatte 18 festgelegt. Dieser erste Rand 30 wird von einem zweiten Rand 32 des Gassacks 24 umgeben, der ebenfalls durch zwei aufeinandergefaltete Lagen des Gassacks gebildet ist, die durch eine Mehrfach-Naht mit dem abreißbaren Umfangsrand 18b und dem Randstreifen 18a der Grundplatte 18 verbunden sind. Der vordere, innenseitig von dem zweiten Rand 32 des Gassacks 24 gelegene Wandungsteil stützt sich lediglich an der Innenseite der Kniefängerplatte 22 ab.

Bei Aktivierung der Gasquelle 20 wird die zwischen der flexiblen Wandung des Gassacks 24, der Kniefängerplatte 22 und der Grundplatte 18 gebildete Kammer mit Druckgas beaufschlagt. Durch den so erzeugten Dehnungsdruck löst sich die Kniefängerplatte 22 entlang der Sollbruchlinie 28 von der Platte 16, und der Umfangsrand 18b der Grundplatte 18 löst sich mit dem Randstreifen 18a entlang der Sollbruchlinie 26 von dem verbleibenden Teil der Grundplatte 18. Die Kniefängerplatte 22 ist nun nur noch durch die flexible Wandung des Gassacks 24 gehalten. Sie entfernt sich von dem Armaturenräger 10 und bewegt sich in Richtung der Knie des Insassen, bis die flexible Wandung des Gassacks 24 zwischen ihren festgelegten Rändern 30, 32 gestreckt ist. Dieser Zustand ist in Fig. 3 dargestellt. Die Kniefängerplatte 22 hat sich in Richtung eines Pfeiles A bis nahe an die Knie des Fahrzeuginsassen heranbewegt; die flexible Wandung des Gassacks 24 ist vollständig entfaltet, so daß die vorverlagerte Kniefängerplatte 22 in ihrer Position stabilisiert wird.

Bei der nun folgenden Vorverlagerung des Fahrzeuginsassen treffen dessen Knie auf die Kniefängerplatte 22. Diese wird durch das im Inneren des Gassacks 24 vorhandene Gaskissen flächig abgestützt, wobei die Abstützkräfte quer zu ihrer Wirkrichtung über die Kniefängerplatte 22 verteilt werden. Die Verteilung

der Abstützkräfte quer zu ihrer Wirkrichtung über einen großen Teil der Kniefängerplatte 22 ist von großer Bedeutung, da eine zu starke örtliche Einsenkung der Kniefängerplatte vermieden wird, die für den Oberschenkel des Insassen zu einer festen Abstützstelle würde. Eine solche feste Abstützstelle wirkt wie ein Kugelgelenk und führt zu hohen axialen Beanspruchungen im Oberschenkelknochen.

Die in Fig. 4 dargestellte Ausführungsform unterscheidet sich von der zuvor beschriebenen im wesentlichen nur durch den Aufbau der Kniefängerplatte 22. Diese besteht aus einer innenseitigen Lastverteilerplatte 22a und einer Umschäumung 22b aus Kunststoff. Ferner sind das Verstärkungsblech 14 und die Platte 16 durch eine einteilige Stützwand 17 an der Unterseite des Armaturenrägers ersetzt. Aufbau und Funktion des Gassacks 24 sowie der Grundplatte 18 stimmen mit der zuvor beschriebenen Ausführungsform überein und werden daher nicht erneut beschrieben.

Bei allen Ausführungen kann die Wandung des Gassacks 24 durch andere Befestigungsmittel als Nähte an der Grundplatte 18 bzw. an der Kniefängerplatte 22 festgelegt werden, beispielsweise durch Nieten oder eine Klemmverbindung.

#### Patentansprüche

1. Knie-Rückhalteeinrichtung (12) für Fahrzeuge, mit einer Kniefängerplatte (22), die in Richtung der Knie eines Fahrzeuginsassen bewegbar ist, gekennzeichnet durch eine an die Kontur des unteren Teils eines Armaturenrägers (10) ansetzbare Grundplatte (18) mit wenigstens einer Öffnung zur Verbindung mit einer im Armaturenräger angeordneten Gasquelle (20) und durch eine im Ruhezustand zwischen der Grundplatte (18) und der Kniefängerplatte (22) gefaltete Wandung (24) aus flexiblem Material, die entlang einem ersten geschlossenen Rand (30) mit der Grundplatte (18) und entlang einem zweiten geschlossenen Rand (32) mit der Kniefängerplatte (22) verbunden ist.
2. Knie-Rückhalteeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Wandung (24) aus flexiblem Material durch einen Gassack (24) gebildet ist, dessen Einblasöffnung durch die Öffnung in der Grundplatte (18) an die Gasquelle (20) angeschlossen ist.
3. Knie-Rückhalteeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Wandung (24) aus flexiblem Material entlang ihrem ersten Rand (30) mit einem abtrennbaren äußeren, an die Kniefängerplatte (22) angeschlossenen Umfangsrand (18a, 18b) der Grundplatte (18) verbunden ist.
4. Knie-Rückhalteeinrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Umfangsrand

der Grundplatte (18) einen unter spitzem Winkel zu der Kniefängerplatte (22) hin umgebogenen Randstreifen (18a) aufweist.

5. Knie-Rückhalteeinrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Grundplatte (18) als extrudiertes Profiltell, insbesondere aus Kunststoffmaterial, hergestellt ist. 5
6. Knie-Rückhalteeinrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Kniefängerplatte (22) entlang einer Abreißlinie (28) an den Armaturenräger (10) angeschlossen ist. 10
7. Knie-Rückhalteeinrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Armaturenräger (10) unter der Grundplatte (18) durch ein eingelegtes Verstärkungsblech (14) verstärkt ist. 15  
20
8. Knie-Rückhalteeinrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen dem Verstärkungsblech (14) und der Grundplatte (18) eine Platte (16) aus geschäumtem Kunststoff eingefügt ist. 25
9. Knie-Rückhalteeinrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Kniefängerplatte (22) aus geschäumtem Kunststoff gebildet ist. 30
10. Knie-Rückhalteeinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Kniefängerplatte (22) aus einer mit Lastverteilerplatte (22a) und einer Umschäumung (22b) aus Kunststoff besteht. 35

40

45

50

55

FIG. 1

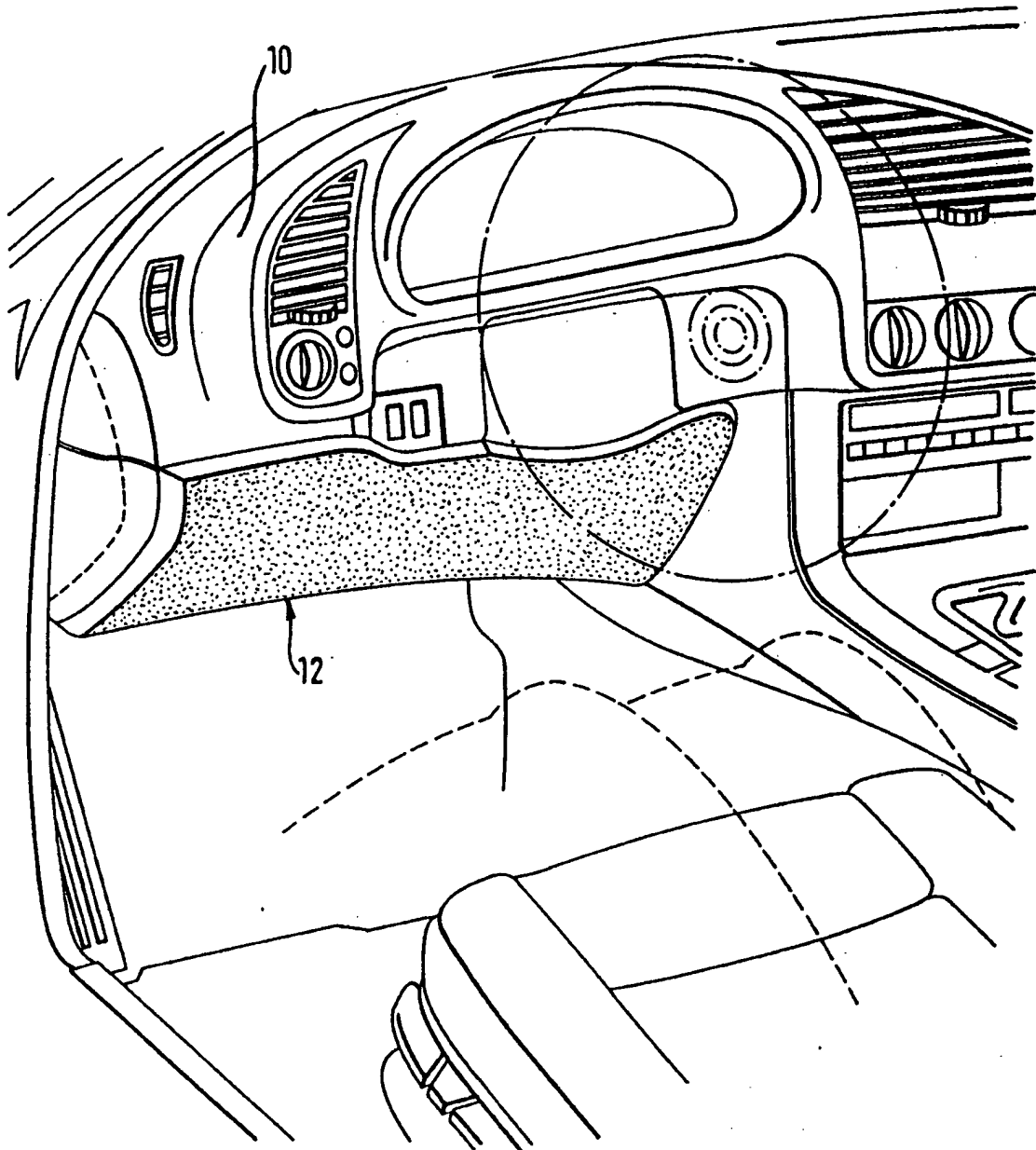


FIG. 2

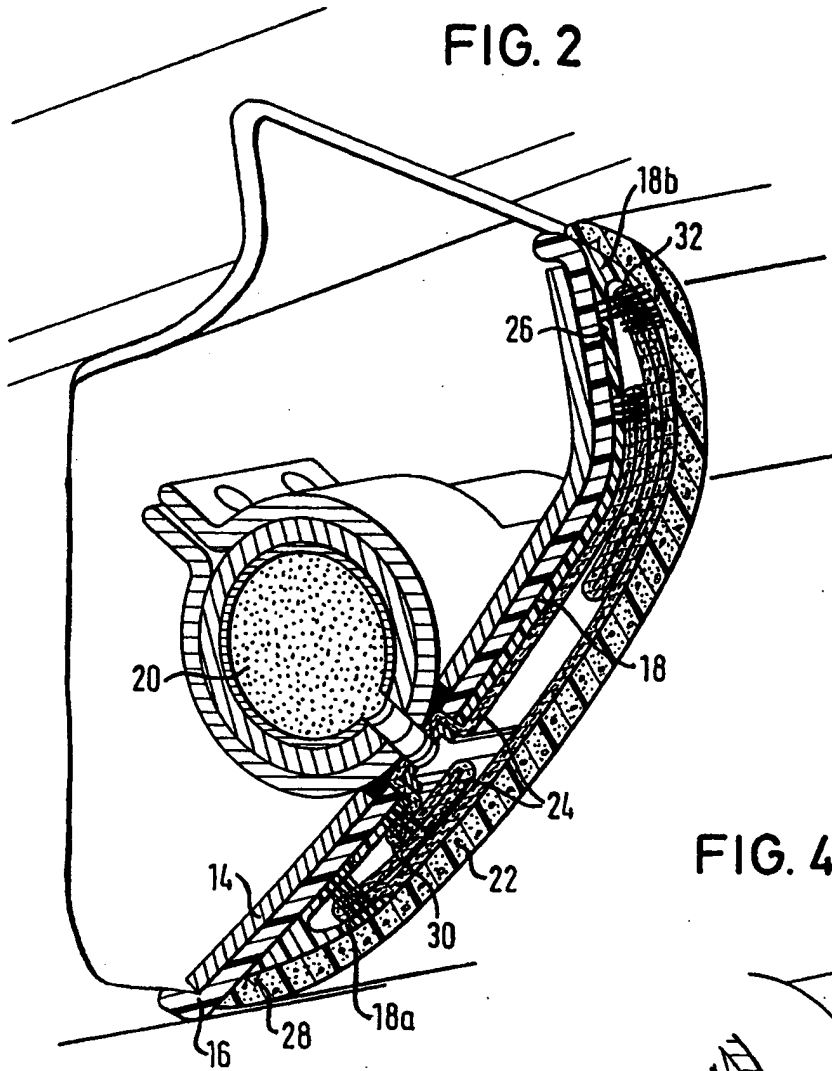


FIG. 4

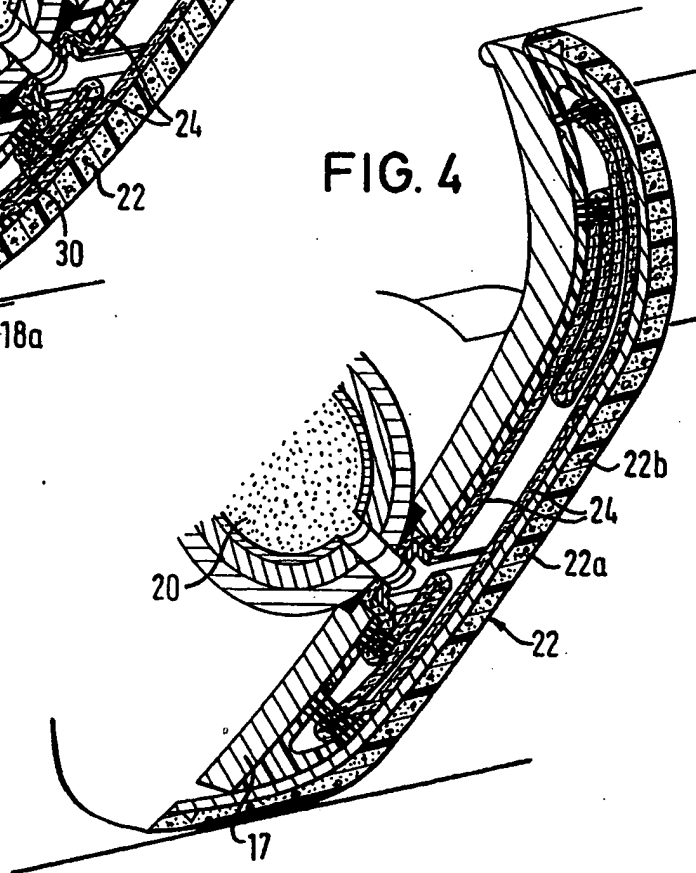
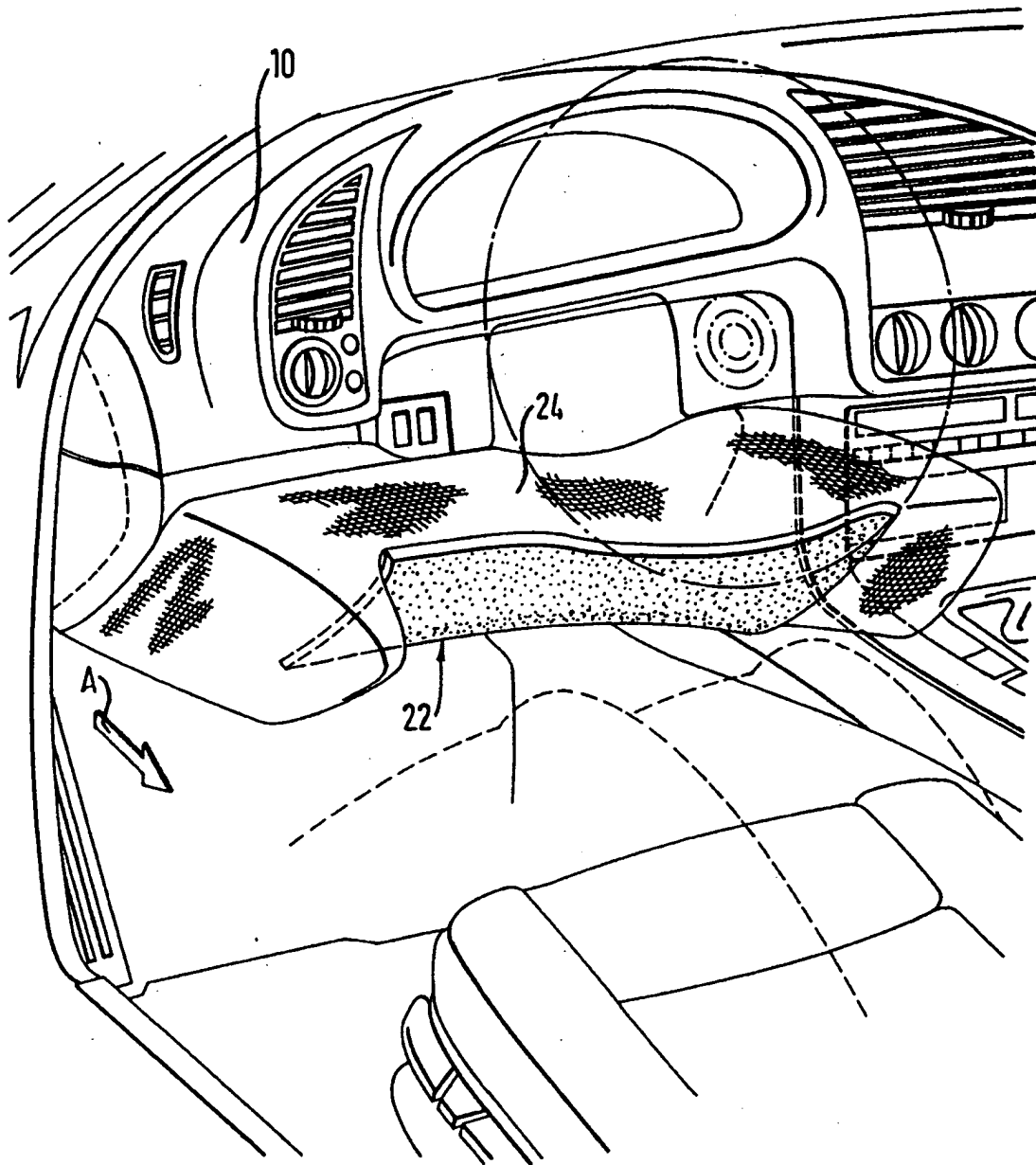




FIG. 3





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 97 11 1533

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
Y	GB 2 263 671 A (TAKATA CORP) * Abbildungen 1-4 * * Zusammenfassung *	1,2,9	B60R21/20
A	* Seite 3, Zeile 10 - Zeile 24 *	3,5,6	
Y	DE 20 63 478 A (DAIMLER -BENZ AG) * Abbildungen 1,2 * * Seite 1, Absatz 1 *	1,2,9	
A	* Seite 3 *	3,6	
A	US 5 458 366 A (HOCK CHRISTOPHER ET AL) * Abbildungen 1-3 * * Zusammenfassung * * Spalte 2, Zeile 21 - Spalte 3, Zeile 42 *	1-3,5,6,9,10	
A	DE 20 08 225 A (EATON YALE & TOWNE, INC.) * Abbildungen 1-3 * * Seite 1, Absatz 1 * * Seite 4, Zeile 20 - Seite 9, Zeile 25 *	1-3,5,6,9,10	
D,A	EP 0 684 164 A (MORTON INT INC) * Abbildungen 1-5 * * Zusammenfassung * * Spalte 3, Zeile 27 - Spalte 6, Zeile 7 *	1-3,5,6,9,10	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 018, no. 245 (M-1603), 11.Mai 1994 & JP 06 032195 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 8.Februar 1994, * Zusammenfassung *	1	B60R
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>DEN HAAG</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>11.November 1997</b>	Prüfer <b>D'sylva, C</b>
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)